

Requested Patent: JP2002145049A
Title: ENTRANCE DEVICE FOR PLATFORM STATION ;
Abstracted Patent: JP2002145049 ;
Publication Date: 2002-05-22 ;
Inventor(s): KATO HISAO ;
Applicant(s): MITSUBISHI ELECTRIC CORP ;
Application Number: JP20000336817 20001106 ;
Priority Number(s): JP20000336817 20001106 ;
IPC Classification: B61B1/02; E05F15/14; E06B3/46 ;
Equivalents: ;

ABSTRACT:

PROBLEM TO BE SOLVED: To realize an entrance device for a station, which houses in a partition wall body with a small depth, first and second sliding doors placed in an overlapped state, when opening a door. SOLUTION: When a vehicle 1 arrives at a platform 5, both of the first sliding door 19 and the second sliding door 25 open and are housed into a door casing 8 of the partition wall 6, thereby opening the entrance 7. When opening a door, both of the sliding doors are overlapped each other in the door casing 8 of the partition wall body 6, so that a protruded portion 21 of the first sliding door 19 is fitted into a grooved recession portion 26 of the second sliding door 25. Thus, a thickness of the partition wall body 6 can be reduced, and the partition wall body 6 can be easily mounted even on the station having the platform 5 with a small width, and when the vehicle 1 does not arrive at the platform 5, this device prevents waiting passengers from entering a track side 2 of the vehicle 1, when the vehicle does not stay, thereby preventing occurrence of an inconvenience caused by the passenger entering the track side 2 of the vehicle 1, before happening.

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2002-145049

(P2002-145049A)

(43) 公開日 平成14年5月22日 (2002.5.22)

(51) Int.Cl.⁷

識別記号

F I

テーマコード* (参考)

B 6 1 B 1/02

B 6 1 B 1/02

2 E 0 1 4

E 0 5 F 15/14

E 0 5 F 15/14

2 E 0 5 2

E 0 6 B 3/46

E 0 6 B 3/46

審査請求 未請求 請求項の数 4 O L (全 8 頁)

(21) 出願番号 特願2000-336817 (P2000-336817)

(71) 出願人 000006013

三菱電機株式会社

(22) 出願日 平成12年11月6日 (2000.11.6)

東京都千代田区丸の内二丁目2番3号

(72) 発明者 加藤 久夫

東京都千代田区丸の内二丁目2番3号 三

菱電機株式会社内

(74) 代理人 100082175

弁理士 高田 守 (外 3 名)

Fターム (参考) 2E014 AA02 AA06 FA00 FB06 FB11

FC02 FC03

2E052 AA02 AA09 EA16 EB01 EC03

GA03 GB06 GC06 GD03 GD09

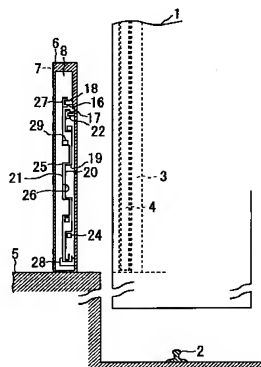
HA01 KA25

(54) 【発明の名称】 停車場用乗降口装置

(57) 【要約】

【課題】 戸開時において互いに重合状態に配置される第一引き戸及び第二引き戸と進行きの浅い隔壁体に収納する停車場用乗降口装置を得る。

【解決手段】 車両1がプラットフォーム5に到着すると第一引き戸19及び第二引き戸25の両者が戸開動作して隔壁体6の戸袋8に収納されて乗降口7を開放する。そして、上記両者が戸開時に隔壁体6の戸袋8に重合状態となり、第二引き戸25の溝状凹所26内に第一引き戸19の凸条部21が嵌合状態となる。これにより、隔壁体6の厚さを薄くすることができ、プラットフォーム5幅が狭い停車場においても隔壁体6を容易に設置でき、車両1がプラットフォーム5にいないときに待ち客が車両1の軌道2側へ入ることを防ぎ、待ち客が車両1の軌道2側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する。



- | | |
|------------|------------|
| 1: 車両 | 18: 第二戸レール |
| 2: 軌道 | 19: 第一引き戸 |
| 3: プラットホーム | 20: 溝状凹所 |
| 4: 隔壁体 | 21: 凸条部 |
| 5: 乗降口 | 22: 案内翼 |
| 6: 戸袋 | 23: 第二引き戸 |
| 7: 乗降口 | 24: 溝状凹所 |
| 8: 戸袋 | 25: 案内翼 |
| 9: 第一戸レール | |
| 10: 第二戸レール | |
| 11: 第一引き戸 | |
| 12: 溝状凹所 | |
| 13: 凸条部 | |
| 14: 案内翼 | |
| 15: 第二引き戸 | |
| 16: 溝状凹所 | |
| 17: 案内翼 | |

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 プラットホームの車両軌道に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面が上記縁部の長手に沿う方向に配置されて相互間に乗降口を形成した隔壁体と、この隔壁体によって形成された戸袋に設けられた開閉機構と、長手が水平方向に配置されて一面に突出し上下方向に互いに離れて複数の凸条部が形成されて、上記開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には上記戸袋に収納され、戸閉動作して上記隔壁体の一方の縁部から突出し、上記一方の縁部に対応した上記乗降口幅の一部を閉じる第一引き戸と、長手が水平方向に配置されて一面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所が形成されて、上記開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には上記戸袋に収納され、上記溝状凹所に上記第一引き戸の凸条部が遊嵌され、戸閉動作して上記隔壁体の他方の縁部から突出し、上記他方の縁部に対応した他の上記乗降口幅の一部を閉じる第二引き戸とを備えた停車場用乗降口装置。

【請求項 2】 第一引き戸の凸条部を、上記第一引き戸を形成する戸板の反軌条側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材によって形成されたものとし、第二引き戸の溝状凹所を、上記第二引き戸を形成する戸板の軌条側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材の相互間によって形成されたものとしたことを特徴とする請求項 1 記載の停車場用乗降口装置。

【請求項 3】 開閉機構の第一戸レール及び第二戸レールを、隔壁体における戸袋の互いに対向した内面的一方から支持したことを特徴とする請求項 1 及び請求項 2 のいずれか一つに記載の停車場用乗降口装置。

【請求項 4】 第一引き戸に設けられて開閉機構の第一戸レールに係合した案内具を、上記第一引き戸の溝状凹所内に装着し、第二引き戸に設けられて開閉機構の第二戸レールに係合した案内具を、上記第二引き戸の溝状凹所内に装着したことを特徴とする請求項 1～請求項 3 のいずれか一つに記載の停車場用乗降口装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】この発明は、プラットホームの車両走行路に沿う縁部に互いに離れて隔壁体が立設され、これらの隔壁体の相互間に乗降口が形成された停車場用乗降口装置に関する。

【0002】

【従来の技術】図 11～図 17 は、従来の停車場用乗降口装置を示す図で、図 11 は車両の到着時状態を示すプラットホームの要部平面図、図 12 は図 11 の矢印 A 部の拡大正面図、図 13 は図 12 の B-B 線断面図、図 14 は図 12 の C-C 線断面図、図 15 は乗降口の戸開状態を示す図 11 相当図、図 16 は図 15 の矢印 D 部の拡大正面図、図 17 は図 16 の E-E 線断面図である。

【0003】図において、1 は軌道 2 を走行する車両、3 は車両 1 に設けられた出入口、4 は出入口 3 を開閉する車両ドア、5 は軌道 2 に沿って設けられたプラットホーム、6 は隔壁体で、プラットホーム 5 の軌道 2 に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面がプラットホーム 5 の縁部の長手に沿う方向に配置されて相互間に乗降口 7 を形成する。

【0004】8 は隔壁体 5 に形成された戸袋である。9 は戸袋 8 に設けられた開閉機構で、長手が水平に配置されて戸袋 8 内の軌道 2 側に設けられた第一戸レール 10、戸袋 8 内の反軌道 2 側に設けられた第二戸レール 11 及び図示が省略してあるが戸の駆動機構によって構成される。

【0005】12 は第一引き戸で、案内具 13 によって第一戸レール 10 に係合されて戸開時には戸袋 8 に収納されて、戸閉動作して隔壁体 6 の一方の縁部から突出し、この一方の縁部に対応した乗降口 7 幅のほぼ 1/2 を閉じる。14 は第二引き戸で、案内具 15 によって第二戸レール 11 に係合されて戸開時には戸袋 8 に収納されて、戸閉動作して隔壁体 6 の他方の縁部から突出し、この他方の縁部に対応した乗降口 7 幅のほぼ 1/2 を閉じる。

【0006】上記のように構成された従来の停車場用乗降口装置では、車両 1 がプラットホーム 5 に発着しない時間帯では、隔壁体 6 の乗降口 7 は一方の隔壁体 6 に設けられた第一引き戸 12 及び他方の隔壁体 6 に設けられた第一引き戸 12 又は一方の隔壁体 6 に設けられた第二引き戸 14 及び他方の隔壁体 6 に設けられた第二引き戸 14 がそれぞれ戸閉位置に配置され、互いに対向した引き戸によって図 11～図 14 に示すように閉じられている。これにより、プラットホーム 5 の待ち客が車両 1 の軌道 2 側へ入ることを防ぐようになっている。

【0007】そして、車両 1 がプラットホーム 5 に到着すると、車両 1 の出入口 3 の車両ドア 4 の戸開動作と同期して、第一引き戸 12 及び第二引き戸 14 が戸開動作して隔壁体 6 の戸袋 8 に収納され、図 15～図 17 に示すように乗降口 7 が開放される。これによって、車両 1 の出入口 3 とプラットホーム 5 の乗降口 7 の間を乗客が乗降する。

【0008】

【発明が解決しようとする課題】上記のような停車場用乗降口装置において、第一引き戸 12 及び第二引き戸 14 が図 17 に示すように戸開時に隔壁体 6 の戸袋 8 に収納される。すなわち、隔壁体 6 の奥行き寸法として、水平面において第一戸レール 10、第二戸レール 11、第一引き戸 12 及び第二引き戸 14 それぞれの隔壁体 6 の奥行き方向寸法を合計した寸法に対応した奥行きが必要となる。このため、隔壁体 6 の厚さが増し軌道 2 の長手に直交したプラットホーム 5 の寸法、すなわちプラットホーム 5 幅が狭い停車場においては隔壁体 6 の設置が困

難になるという問題点があった。

【0009】この発明は、かかる問題点を解消するためになされたものであり、戸閉時において重合状態に配置される第一引き戸及び第二引き戸を與行きの浅い隔壁体に入収できる停車場用乗降口装置を得ることを目的とする。

【0010】

【課題を解決するための手段】この発明に係る停車場用乗降口装置においては、プラットフォームの車両軌道に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面が車両軌道に沿う方向に配置されて相互間に乗降口を形成した隔壁体と、この隔壁体によって形成された戸袋に設けられた開閉機構と、長手が水平方向に配置されて一面に突出し上下方向に互いに離れて複数の凸条部が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸閉時には戸袋に収納され、戸閉動作して隔壁体の一方の縁部から突出し、一方の縁部に対応した乗降口幅の一部を閉じる第一引き戸と、長手が水平方向に配置されて一面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸閉時には戸袋に収納され、溝状凹所に第一引き戸の凸条部が遊嵌され、戸閉動作して隔壁体の他方の縁部から突出し、他方の縁部に対応した他の乗降口幅の一部を閉じる第二引き戸とが設けられる。

【0011】また、この発明に係る停車場用乗降口装置においては、第一引き戸の凸条部が、第一引き戸を形成する戸板の反軌条側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材によって形成され、第二引き戸の溝状凹所が、第二引き戸を形成する戸板の軌条側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材の相互間によって形成される。

【0012】また、この発明に係る停車場用乗降口装置においては、開閉機構の第一戸レール及び第二戸レールが、隔壁体における戸袋の互いに向向した内面の一方向から支持される。

【0013】また、この発明に係る停車場用乗降口装置においては、第一引き戸に設けられて開閉機構の第一戸レールに係合した案内具が、第一引き戸の溝状凹所内に装着され、第二引き戸に設けられて開閉機構の第二戸レールに係合した案内具が、第二引き戸の溝状凹所内に装着される。

【0014】

【発明の実施の形態】実施の形態1。図1～図5は、この発明の実施の形態の一例を示す図で、図1は乗降口の戸閉状態を示す前述の図17相当図、図2は図1のF-F線断面図、図3は図1のG-G線断面図、図4は図1における乗降口の戸開状態を示す図1相当図、図5は図4のH-H線断面図である。

【0015】図において、1は軌道2を走行する車両、3は車両1に設けられた出入口、4は出入口3を開閉す

る車両ドア、5は軌道2に沿って設けられたプラットフォーム、6は隔壁体で、プラットフォーム5の軌道2に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面がプラットフォーム5縁部の長手に沿う方向に配置されて相互間に乗降口7を形成する。

【0016】8は隔壁体6に形成された戸袋である。16は戸袋8に設けられた開閉機構で、長手が水平に配置されて戸袋8内の軌道2側に支持された第一戸レール17、戸袋8内の軌道2側に支持され図3において第一戸レール17よりも反軌道2側に突出して設けられた第二戸レール18及び図示が省略してあるが戸の駆動機構によって構成されている。

【0017】19は第一引き戸で、長手が水平方向に配置されて軌道2側の面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所20が形成され、溝状凹所20の背面側により凸条部21が形成されて、上縁部の溝状凹所20内に設けられた案内具22によって第一戸レール17に係合される。そして、戸閉時には戸袋8に収納されて、戸閉動作して隔壁体6の一方の縁部から突出し、この一方の縁部に対応した乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。24は溝状凹所20内の隅部に設けられた角鋼管からなる補強材である。

【0018】25は第二引き戸で、長手が水平方向に配置されて軌道2側の面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所26が形成され、上縁部の溝状凹所26内に設けられた案内具27によって第二戸レール18に係合されて、下端が戸袋8に設けられた下部案内具28に係合される。そして、戸閉時には戸袋8に収納されて溝状凹所26内に第一引き戸19の凸条部21が遊嵌される。また、戸閉動作して隔壁体6の他方の縁部から突出し、この他方の縁部に対応した他の乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。

【0019】29は第二引き戸25の溝状凹所26内の隅部に設けられた角鋼管からなる補強材である。30は第一引き戸19及び第二引き戸25の戸閉方向の端面に設けられたテープスイッチからなる障害物検出器で、第一引き戸19等の戸閉動作時に乗降口7に障害物があるときに、この障害物によって押圧されて動作する。そして、障害物検出器30の動作を介して異常時制御されて第一引き戸19等の戸閉動作の中止、強制反転戸開等の制御が行われる。

【0020】上記のように構成された停車場用乗降口装置において、車両1がプラットフォーム5に発着しない時間帯では、隔壁体6の乗降口7は一方の隔壁体6に設けられた第一引き戸19及び他方の隔壁体6に設けられた第一引き戸19又は一方の隔壁体6に設けられた第二引き戸25及び他方の隔壁体6に設けられた第二引き戸26がそれぞれ戸閉位置に配置され、互いに向向した引き戸によって図4及び図5に示すように閉じられている。

これにより、プラットフォーム5の待ち客が車両1の軌道2側へ入ることが防止される。

【00221】そして、車両1がプラットフォーム5に到着すると、車両1の出入口3の車両ドア4の戸開動作と同期して、第一引き戸19及び第二引き戸25が戸開動作して隔壁体6の戸袋8に収納され、図1及び図2に示すように乗降口7が開放される。これによって、車両1の出入口3とプラットフォーム5の乗降口7の間を乗客が乗降する。

【00222】そして、第一引き戸19及び第二引き戸25の両者が戸開時に隔壁体6の戸袋8において互いに重合状態に配置されて、第二引き戸25の溝状凹所26内に第一引き戸19の凸条部21が遊嵌される。さらに、上記両者の案内具22、案内具27がそれぞれ上縁部の溝状凹所20、溝状凹所26内に設けられる。このため、軌条2の長手に直交した方向の隔壁体6の奥行き寸法、すなわち図1に示す隔壁体6の厚さTを薄くすることができる。

【0023】したがって、プラットフォーム5幅が狭い停車場においても隔壁体6を容易に設置することができ、車両1がプラットフォーム5にいないときにプラットフォーム5の待ち客が車両1の軌道2側へ入ることを防ぐことができる。これによって、待ち客が車両1の軌道2側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止することができる。

【0024】また、主要部が薄鋼板によって形成された第一引き戸19及び第二引き戸25の両者が、戸開時において互いに密着に近接状態に重合して戸袋8に配置される。このため、互いに隣接して配置された乗降口7の戸閉時において、それぞれの乗降口7におけるプラットフォーム5縁部から上記両者の軌条2側の表面までの距離の差を少なくすることができる。これによって、プラットフォーム5におけるそれぞれの乗降口7の戸閉時の形態を均整のとれた状態にすることができる。

【0025】また、プラットフォーム5縁部から第一引き戸19よりも離れた位置に配置された第二引き戸25により戸閉される乗降口7において、隔壁体6をプラットフォーム5縁部に近接して設置することによって、戸閉した第二引き戸25とプラットフォーム5縁部との間を狭くすることができる。これにより、戸閉した第二引き戸25とプラットフォーム5縁部との間に乗客が取り残される不具合の発生を防ぐことができる。

【0026】また、第一引き戸19、第二引き戸25の全開停止時において乗降口7の縁部側の端部が、乗降口7の縁部から突出した位置に配置される。このため、第一引き戸19等の反軌条2側の面に形成された溝状凹所において、プラットフォーム5の待ち客が第一引き戸19等の戸開動作時に乗降口7の縁部と障害物検出器30の構造体との間に挟み込まれる事故を未然に防ぐことができる。

【0027】実施の形態2、図6～図10は、この発明の他の実施の形態の一例を示す図で、図6は乗降口の戸開状態を示す前述の図17相当図、図7は図6のI-I線断面図、図8は図6のJ-J線断面図、図9は図6における乗降口の戸開状態を示す図6相当図、図10は図9のK-K線断面図である。図において、前述の図1～図5と同符号は相当部分を示す。

【0028】31は第一引き戸で、戸板32の反軌条2側の面に角管状の補強材33が設けられて長手が水平方向に配置され、上下方向に互いに離れた補強材33の相互間に反軌道2側の面に開口した複数の溝状凹所20が形成される。また、補強材33の反軌道2側によって凸条部21が形成される。また、上縁部に設けられた案内具22によって第一戸レール17に係合されて、下端が戸袋8に設けられた下部案内具23に係合される。そして、戸閉時には戸袋8に収納され、戸閉動作して隔壁体6の一方の縁部から突出して、この一方の縁部に対応した乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。

【0029】34は第二引き戸で、戸板35の軌条2側の面に角管状の補強材36が設けられて長手が水平方向に配置され、上下方向に互いに離れた補強材36の相互間に軌道2側の面に開口した複数の溝状凹所26が形成され、上縁部に設けられた案内具27によって第二戸レール18に係合されて、下端が戸袋8に設けられた下部案内具28に係合される。そして、戸閉時には戸袋8に収納されて溝状凹所26内に第一引き戸31の凸条部21が遊嵌される。また、戸閉動作して隔壁体6の他方の縁部から突出し、この他方の縁部に対応した他の乗降口7幅のほぼ1/2を閉じる。

【0030】30は第一引き戸31及び第二引き戸34の戸閉方向の端面に設けられたテープスイッチからなる障害物検出器で、第一引き戸31等の戸閉動作時に乗降口7に障害物があるときに、この障害物によって押圧されて動作する。そして、障害物検出器30の動作を介して異常時制御されて第一引き戸31等の戸閉動作の中止、強制反転戸開等の制御が行われる。

【0031】上記のように構成された停車場用乗降口装置においても、車両1がプラットフォーム5に発着しない時間帯では、隔壁体6の乗降口7は一方の隔壁体6に設けられた第一引き戸31及び他方の隔壁体6に設けられた第二引き戸34又は一方の隔壁体6に設けられた第二引き戸34及び他方の隔壁体6に設けられた第二引き戸34のそれぞれが戸閉位置に配置され、互いに対向した引き戸によって図9及び図10に示すように閉じられている。これにより、プラットフォーム5の待ち客が車両1の軌道2側へ入ることが防止される。

【0032】そして、車両1がプラットフォーム5に到着すると、車両1の出入口3の車両ドア4の戸開動作と同期して、第一引き戸31及び第二引き戸34が戸開動作して隔壁体6の戸袋8に収納され、図6及び図7に示す

ように乗降口7が開放される。これによって、車両1の出入口3とプラットフォーム5の乗降口7の間を乗客が乗降する。

【0033】そして、第一引き戸31及び第二引き戸34の両者が戸開時に隔壁体6の戸袋8において重合状態に配置されて、第二引き戸25の溝状凹所26内に第一引き戸19の凸条部21が遊嵌される。また、上記両者の全開停止時において乗降口7の縁部側の端部が、乗降口7の縁部から突出した位置に配置される。したがって、詳細な説明を省略するが図6～図10の実施の形態においても図1～図5の実施の形態と同様な作用が得られる。

【0034】

【発明の効果】この発明は以上説明したように、プラットフォームの車両軌道に沿う縁部に互いに離れて立設され、壁面が車両軌道に沿う方向に配置されて相互間に乗降口を形成した隔壁体と、この隔壁体によって形成された戸袋に設けられた開閉機構と、長手が水平方向に配置されて一面に突出し上下方向に互いに離れて複数の凸条部が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には戸袋に収納され、戸閉動作して隔壁体の一方の縁部から突出し、一方の縁部に対応した乗降口幅の一部を閉じる第一引き戸と、長手が水平方向に配置されて一面に開口し上下方向に互いに離れて複数の溝状凹所が形成されて、開閉機構により水平方向に開閉動作し戸開時には戸袋に収納され、溝状凹所に第一引き戸の凸条部が遊嵌され、戸閉動作して隔壁体の他方の縁部から突出し、他方の縁部に対応した他の乗降口幅の一部を閉じる第二引き戸とを設けたものである。

【0035】これによって、車両がプラットフォームに到着すると第一引き戸及び第二引き戸の両者が戸開動作し隔壁体の戸袋に収納されて乗降口が開放される。そして、上記両者が戸開時に隔壁体の戸袋に互いに重合状態に配置されて、第二引き戸の溝状凹所内に第一引き戸の凸条部が遊嵌される。このため、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットフォーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットフォームにいないときにプラットフォームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。

【0036】また、この発明は以上説明したように、第一引き戸の凸条部を、第一引き戸を形成する戸板の反軌条側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材によって形成し、第二引き戸の溝状凹所を、第二引き戸を形成する戸板の軌条側の面に設けられて長手が水平方向に配置された角管状の補強材の相互間によって形成したものである。

【0037】これによって、第一引き戸及び第二引き戸

が戸開時に隔壁体の戸袋において相互に重合状態に配置されて、第二引き戸の溝状凹所内に第一引き戸の凸条部が遊嵌される。このため、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットフォーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットフォームにいないときにプラットフォームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。

【0038】また、この発明以上説明したように、開閉機構の第一ルーラー及び第二ルーラーを、隔壁体における戸袋の互いに向向した内面的一方によって支持したものである。

【0039】これによって、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットフォーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットフォームにいないときにプラットフォームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。

【0040】また、この発明は以上説明したように、第一引き戸に設けられて開閉機構の第一ルーラーに係合した案内具を、第一引き戸の溝状凹所内に装着し、第二引き戸に設けられて開閉機構の第二ルーラーに係合した案内具を、第二引き戸の溝状凹所内に装着したものである。

【0041】これによって、軌条の長手に直交した方向の隔壁体の奥行き寸法、すなわち隔壁体の厚さを薄くすることができる。したがって、プラットフォーム幅が狭い停車場においても隔壁体を容易に設置することができて、車両がプラットフォームにいないときにプラットフォームの待ち客が車両の軌道側へ入ることを防ぐことができる。これにより、待ち客が車両の軌道側へ入ることによる不具合の発生を未然に防止する効果がある。

【図面の簡単な説明】

【図1】 この発明の実施の形態1を示す図で、乗降口の戸開状態を示す図であり後述する図17相当図。

【図2】 図1のF-F線断面図。

【図3】 図1のG-G線断面図。

【図4】 図1における乗降口の戸開状態を示す図1相当図。

【図5】 図4のH-H線断面図。

【図6】 この発明の実施の形態2を示す図で、乗降口の戸開状態を示す図であり後述する図17相当図。

【図7】 図6のI-I線断面図。

【図8】 図6のJ-J線断面図。

【図9】 図6における乗降口の戸開状態を示す図6相当図。

【図10】 図9のK-K線断面図。

【図11】 従来の停車場用乗降口装置を示す図で、車両の到着時状態を示すプラットホームの要部平面図。

【図12】 図11の矢印A部の拡大正面図。

【図13】 図12のB-B線断面図。

【図14】 図12のC-C線断面図。

【図15】 乗降口の戸開状態を示す図11相当図。

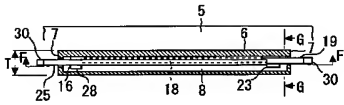
【図16】 図15の矢印D部の拡大正面図。

【図17】 図16のE-E線断面図。

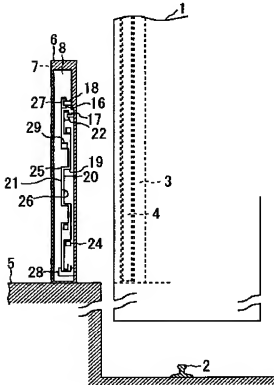
【符号の説明】

- 1 車両、 2 軌道、 5 プラットホーム、
6 隔壁体、 7 乗降口、 8 戸袋、 16
開閉機構、 17 第一戸レール、 18 第二戸レ
ール、 19 第一引き戸、 20 溝状凹所、
21 凸条部、 22 案内具、 25 第二引き
戸、 26 溝状凹所、 27 案内具、 31 第
一引き戸、 32 戸板、 33 補強材、 34
第二引き戸、 35 戸板、 36 補強材。

【図1】

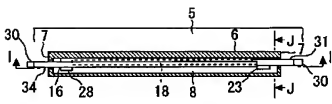


【図3】

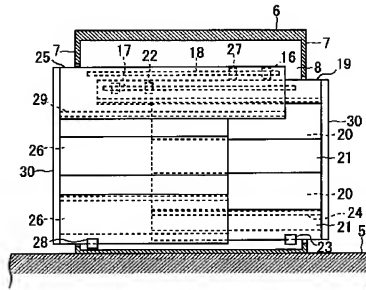


- 1 : 車両
2 : 軌道
5 : プラットホーム
6 : 隔壁体
7 : 乗降口
8 : 戸袋
16 : 開閉機構
17 : 第一戸レール
18 : 第二戸レール
19 : 第一引き戸
20 : 溝状凹所
21 : 凸条部
22 : 案内具
25 : 第二引き戸
26 : 溝状凹所
27 : 案内具

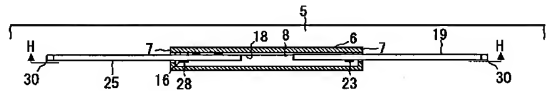
【図6】



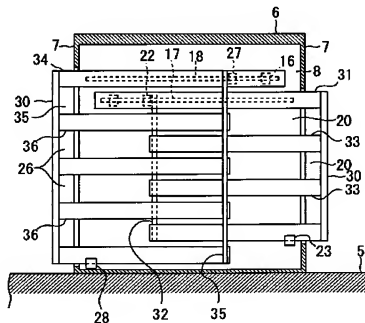
【図2】



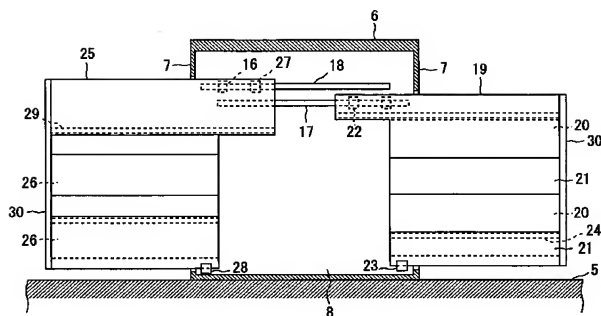
【図4】



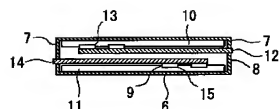
【図7】



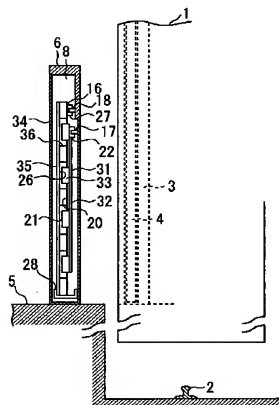
【図5】



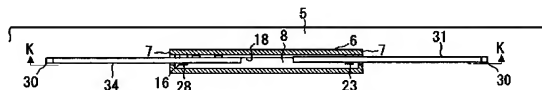
【図17】



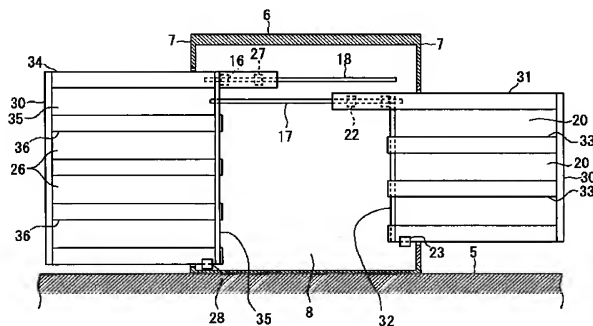
【図8】



【図9】

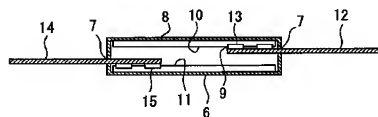


【図10】

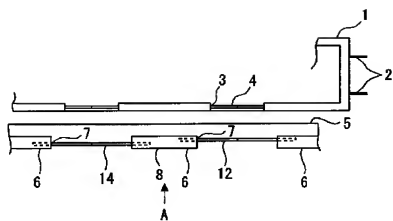


- 31: 第一引き戸
- 32: 戸板
- 33: 補強材
- 34: 第二引き戸
- 35: 戸板
- 36: 補強材

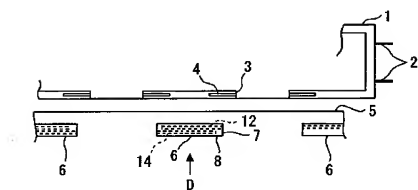
【図13】



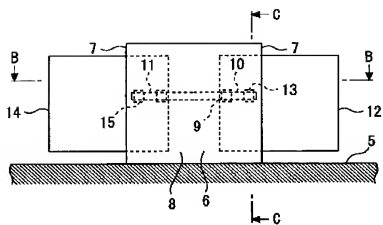
【図11】



【図15】



【図12】



【図16】

